

5. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 12. Д. 91. Л. 44-45.
6. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 33. Д. 276. Л. 15 об.
7. ГАПК. Ф. Р-132. Оп. 1. Д. 54. Л. 54.
8. ГАСО. (Государственный архив Свердловской области). Ф. Р-241. Оп. 2. Д. 3387. Л. 145.
9. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 92. Л. 147; Справочник практического врача / Под ред. А.И. Воробьева. М., 1991. Т. 1. С. 349, 368.
10. Исупов В.А. Демографические катастрофы и кризисы в России в первой половине XX в. Новосибирск, 2000. С. 103.
11. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 121. Л. 145.
12. ГАПК. Ф. Р-493. Оп. 3. Д. 7217. Л. 7-13.
13. ГАСО. Ф. Р-627. Оп. 1. Д. 1286. Л. 2.
14. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 33. Д. 275. Л. 57.
15. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 10. Д. 219. Л. 209.
16. Баранов Е.Ю. Аграрное развитие и продовольственное обеспечение населения Урала. 1928-1934 г.: монография / Е.Ю. Баранов, Г.Е. Корнилов, В.Ю. Лабузов. М., 2009. С.584-595.
17. ГАСО. Ф. Р-241. Оп. 2. Д. 3387. Л. 357 об.
18. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 33. Д. 275. Л. 65.
19. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 117. Л. 80.
20. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 116. Л. 59.

О.Г. Черезова
Екатеринбург

СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И МИГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ ИНДУСТРИАЛЬНОГО УРАЛА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА

Интенсивный отток населения из сельской местности, продолжавшийся на протяжении всей второй половины XX в. привел к сокращению численности сельского населения и уменьшению его доли в общей численности населения. Кроме того, деформировалась половозрастная структура населения, шел процесс «старения» села.

Причин миграций из села в данный период было довольно много. И в качестве основной нередко называют различие в уровне жизни в городах и сельской местности. А различие в уровне жизни обусловлено было, в том числе, различием в уровне развития социальной инфраструктуры в городе и на селе.

Одним из элементов социальной инфраструктуры является система учреждений образования, играющих далеко не последнюю роль в жизни семьи. Для молодых женщин, занятых в производстве, достаточно важным обстоятельством является наличие детских дошкольных учреждений, дающих возможность где-то оставить ребенка в течение рабочего дня, обеспечив ему при этом определенный уровень развития и безопасности. Между тем число этих учреждений было явно недостаточным. Так в сельской местности Свердловской области в 1961 г. было всего 421 постоянных яслей на 10,6 тыс. мест и 825 детских садов на 27,8 тыс. мест. К середине 1970-х гг. число яслей сократилось до 86 (что можно объяснить их слиянием с детскими садами), а число детских садов – выросло не так уж значительно – до 976 (36,9 тыс. мест). К тому же большая часть детских дошкольных учреждений была расположена в центрах сельсоветов и крупных селах, так что сельские, проживающие в небольших населенных пунктах, зачастую были лишены возможности пользоваться их услугами.

Не лучше дело обстояло и со школьным образованием. Школа имелась отнюдь не в каждом населенном пункте, к тому же во многих селах и деревнях располагалась лишь начальная школа. Кроме того, уровень школьного образования в городе был гораздо выше, чем в сельской местности, где отдельные предметы вообще могли не преподаваться из-за отсутствия учителей. А уж получить среднее специальное, а тем более

хорошее высшее образование в сельской местности было практически невозможно.

Другим немаловажным элементом социальной инфраструктуры являются медицинские учреждения. Правда, по статистике в сельской местности за медицинской помощью обращаются реже, чем в городской. В том числе из-за недоступности этих услуг. Между тем, только за 15 лет – с 1959 по 1974 гг. только в Свердловской области в сельской местности число больниц сократилось со 135 до 115. Например, в Верхотурском районе в начале 1970-х гг. на 93 населенных пункта имелось всего две больницы на 35 коек и 18 фельдшерско-акушерских пункта, обслуживание в которых осуществлялось средним медицинским персоналом.

Еще одной проблемой была укомплектованность медицинских учреждений специалистами. В 1960 – 1970-е гг. в сельской местности промышленных областей Урала было занято 90 – 95% от всех вакансий. При этом до 74% врачебных должностей было занято средним медицинским персоналом (для сравнения – в городе около 25%). Не говоря уже о недостатке, если не полном отсутствии узких специалистов. Кроме того, в сельской местности гораздо хуже, чем в городской, обстояло дело со снабжением. Часто случались срывы в снабжении товарами первой необходимости. Во многих районах существовали и проблемы со связью и транспортом. В весенне-осенний период некоторые населенные пункты оказывались полностью отрезаны от районных центров, где в основном находились школы, торговые и медицинские учреждения, почта и т.д.

Все перечисленное, естественно, приводило к тому, что селяне активно покидали прежнее место жительства и переезжали в город. При этом мигрировали как те, кто родился в данной местности, так и те, кто приезжал сюда на работу в качестве специалистов по распределению, как только отработывали положенный срок. Что, в свою очередь еще больше обостряло проблему обеспеченности села квалифицированными кадрами, в том числе учителей и медицинских работников, еще больше усугубляя разрыв между уровнем развития городской сельской социальной инфраструктуры.

О.В. Шестакова

Екатеринбург

ПЕДАГОГИ XIX – НАЧАЛА XX ВЕКА О ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАЧЕСТВАХ ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Изучение педагогических воззрений и опыта практической деятельности ученых и инженеров железнодорожного транспорта XIX–XX вв. по подготовке кадров для отрасли свидетельствует о том, что их педагогическое мастерство не потеряло актуальности и в наше время.

Анализу подверглись монографии, посвященные биографиям известных педагогов, инженеров и ученых железнодорожного транспорта [1]. Два издания выдержала достаточно информативная книга Н.А. Зензинова и С.А. Рыжака «Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта» [2], в которой содержатся биографические очерки о специалистах железнодорожного транспорта.

В начале нынешнего века из печати вышли несколько новых сборников очерков о трудовой, научной, педагогической и общественной деятельности выдающихся инженеров путей сообщения XIX – XX вв. Среди них: «Инженеры путей сообщения» под редакцией В.Г. Ряскина и С.В. Любимова, «Самые знаменитые железнодорожники России», авторы-составители которого – Т.Л. Пашков и В.А. Михайлов [3].